



Вестник пилота РСКГ



ГЛАВНАЯ НОВОСТЬ ЗИМЫ

КОНКУРС МЕХАНИКОВ

2



Конкурс механиков 2 - Больше. Лучше. На скорость.

Одним из главных успехов прошлого сезона стал конкурс механиков, который выиграл Евгений Омелин. Тысячи голосовавших и позитивная атмосфера праздника на последнем этапе дали нам повод расширить конкурс механиков и сделать его лучше. В этом году он стал интереснее! Конкурс начнется с первого этапа РСКГ 2015, заявлять механиков будут пилоты — это позволит многочисленным командам отметить сразу нескольких, будет введена новая система начисления очков, а также придется поработать руками! Забежим чуть вперед — БУДУТ ПРИЗЫ!

В заявке участника должна содержаться следующая информация (профайл): ФИО гонщика, ФИО механика, название команды / личный зачет, класс, в котором едет обслуживаемый автомобиль, дата рождения, стаж в автоспорте, короткая история, как попал в автоспорт, как познакомился со своим гонщиком и начал с ним работать, интересная история из автоспортивной жизни. Полный регламент конкурса механиков сезона 2015 можно скачать на сайте чемпионата rskg.rf. Скоро начало приема заявок. Самое время начать готовить профили!



Супер-продакшн: перспективы развития

В конце прошлого года в Российской автомобильной федерации состоялась встреча участников класса «Супер-Продакшн», во время которой было принято несколько изменений относительно подготовки автомобилей в сезоне 2015 года. Главным итогом стало снятие ограничений на трансмиссию автомобиля, отныне можно использовать «свободную коробку передач. Разрешить не более 2-х рядов передаточных отношений КПП и двух Главных передач для секвентальной КПП, то же самое в отношении «поисковой» КПП». А во избежание масляного голодания двигателя теперь можно применять гидроаккумулятор. Собрание обсудило идею ввода судейской системы сбора данных, а также затронуло вопрос использования обвесов, было принято решение «разрешить использование аэродинамического обвеса, омологированного для классов «Туринг», R3C; для автомобилей, не имеющих таких омологаций разрешить национальную омологацию обвеса на основе правил омологации ФИА». Решением участников, в порядке исключения, в класс наконец-то был допущен автомобиль Subaru BRZ, а также ЛАДА Гранта 1.6 Т омологация РАФ 1201 (вариант Туринг). Предсезонные тесты определяют в какой именно спецификации (вес и размер рестриктора) «новые» автомобили будут допущены на старт.

Новая молодежная серия SMP F4 Championship

Новая молодежная серия SMP F4 Championship

Новый формульный турнир SMP F4 Championship, что пройдет в 2015 году на российских, финских и эстонских трассах, порадует участников солидными призами.

В следующем году на международной гоночной арене появится новый чемпионат, SMP F4 Championship, который займет нишу в североевропейской зоне ФИА — NEZ. Совместный проект российской команды SMP Racing и финской автомобильной федерации должен стать серьезным шагом к продвижению формул среди начинающих пилотов. Ведь и в России, и в Северной Европе проводятся в основном «кузовные» гонки, в то время как соревнования на болидах с открытыми колесами вот уже много лет пребывают в глубоком кризисе.

Формула-4 — самый доступный юниорский чемпионат, который появился на свет благодаря бывшему пилоту F1 Герхарду Бергеру, возглавившему комиссию FIA по формульным гонкам. По задумке международной автомобильной федерации, новая категория должна помочь тем странам, где национальные формульные серии не смогли выжить из-за финансово-экономических сложностей. Кроме того, F4 призвана логично дополнить так называемую «лестницу классов», идущих от картинга до Формулы-1.

Североевропейский чемпионат будет разыгран в семь этапов и стартует в середине мая на финской трассе в Ахвенисто. Еще два уик-энда запланированы в эстонском Аудру и финском Аластаро, а вот остальные гонки пройдут на современных российских автодромах: в Подмосковье (трасса Moscow Raceway примет участников дважды), Казани и Сочи. Организаторы серии остановили свой выбор на комбинации шасси Tatuus F4-T014, мотора Abarth 1.4L T-Jet и шестиступенчатой секвентальной коробки передач Sadev. Объявленная стоимость участия в серии — 150 тысяч евро за сезон, состоящий из обучающих программ и 21 гонки: каждый этап будет проходить в три заезда.

Хотя в сравнении с остальными чемпионатами Формулы-4 стоимость участия в новой серии получилась не самая дешевая, серьезным плюсом SMP F4 Championship является призовой фонд в полмиллиона евро. Победитель дебютного сезона получит грант в размере 350 тысяч евро на участие в Евросерии Формулы-3, вице-чемпион — 150 тысяч (то есть, возможность проехать сезон в Формуле Renault 2.0 или 1.6) а третий призер получит 20 тысяч на оплату заявки в итальянском чемпионате F4. Гоночный уик-энд в SMP F4 Championship растянется на четыре дня, первый из которых будет посвящен обучающим программам, а с пятницы по воскресенье гонщиков будет ждать обычный набор заездов. Всего за один этап юный пилот проведет около четырех «боевых» часов на трассах за рулем 160-сильных болидов, подготовленных известной финской командой Koiranen GP.

Тесты за рулем болида Tatuus провели известный по своим выступлениям в Формуле Рено 3.5 эстонец Кевин Корьюс и победитель Еврокубка в Формуле Рено 2.0 прошлого года Ник де Врис, оба остались довольны поведением машины. Первые официальные тесты для участников серии пройдут во второй половине января на испанских трассах Альбасете и Алькараз.



Телевизионный план на сезон 2015

Одна из главных новостей межсезонья — телетрансляции этапов РСКГ в Интернете сохранятся в наступающем сезоне. Главная задача на новый сезон — увеличить объем аудитории.

Трансляции в сезоне 2014 нашли «своего зрителя» — живая картинка с семи этапов чемпионата собрала аудиторию более 300 000 человек. В этом году планируется сохранить уровень и объем прямых эфиров с событиями российской кольцевой серии и расширить количество площадок, на которых показываются гонки. Напомним, что в прошлом году трансляции шли на сайте спортбокс.ру.



Между финишем и стартом

Что зимой важнее для пилота: отвлечься от проблем и переживаний недавнего закончившегося сезона, переключившись на другие занятия и увлечения, или максимально эффективно использовать зиму и весну для подготовки к новым сражениям на гоночных трассах? «Вестник пилота» расспросил участников РСКГ, как они проводят межсезонье.

Вообще «межсезонье» — понятие относительное. Потому что каждый определяет его, глядя со своей колокольни. Например, у тех, чья гоночная программа ограничивается этапами РСКГ, межсезонье длится более полугода: предыдущий сезон закончился в сентябре, а новый начнется только в середине мая. Если же представить себе пилота, у которого хватает денег и времени летать на гонки на Ближний Восток или в Юго-Восточную Азию, у такого энтузиаста межсезонья может не быть вовсе. Поэтому у каждого пилота межсезонье свое. И у целого ряда выступающих в РСКГ гонщиков их межсезонье уже завершилось.

Тем, кто считает асфальт единственной подходящей для быстрой езды поверхностью, и при этом постоянно проживает в России, не позавидуешь. Но в России при удачных раскладах можно в течение нескольких месяцев гоняться по льду, чем с удовольствием пользуются многие профессионалы. В протоколах соревнований по зимнему треку можно найти немало фамилий, знакомых по выступлениям в РСКГ. Например, всеобщий любимец Владимир Черевань уже плохо представляет себе зиму без трека: «Это очень скоротечные, а потому очень динамичные соревнования, где почти нет права на ошибку и всегда надо быть максимально сконцентрированным. За зиму я пять-шесть раз выхожу на старт — и на местных соревнованиях, и на таком известном мероприятии как «Гонка звезд». Честно говоря, в нем все больше шоу и все меньше гонок, зато это по-прежнему большой праздник, где собираются представители самых разных автоспортивных дисциплин — от тех, кто гоняется на формулах, до выступающих в ралли-рейдах...»

Пожалуй, самое популярное среди российских кольцевиков трековое соревнование — Кубок России в классе «Национальный». Именно там планируют этой зимой выступить и Черевань, и Андрей Масленников (обладатель Кубка России в классе «Супер-Продакшн»), и Роман Агошков (один из лидеров класса «Национальный»). Более того: на треке можно встретить и звезду мирового масштаба — Тимура Тимерзянова, трехкратного чемпиона Европы по ралли-кроссу и одного из лидеров запущенного в прошлом году чемпионата мира. Мотивация проста: помимо азарта это еще и возможность не потерять за зиму спортивную форму и держать себя в тонусе. Тем более что многие пилоты выходят на лед за рулем тех же машин, которыми управляют на асфальте. «Но это не значит, что на ипподроме я выступаю на той же самой машине, на которой участвовал в РСКГ, — поясняет Роман Агошков. — Это два разных автомобиля, но и тот, и другой — «Лада Калина». Впрочем, некоторым пилотам хватает в буквальном смысле слова одной машины, которую они каждую осень переделывают «под зиму», а каждую весну — «под лето».

Впрочем, трековые гонки — не единственные соревнования, где «отводят душу» пилоты РСКГ. Например, Ильдар Рахматуллин, выигравший в прошлом году несколько гонок в классе «Туринг-Лайт», на ипподром выезжать не собирается — хочет бросить все ресурсы на выступление в российском кольце. Вместе с тем Ильдар регулярно участвует в заездах на картах, которые проводятся на территории футбольного стадиона «Казань Арена» в столице Татарстана. «Мои хорошие знакомые организовали семиэтапный чемпионат. Машины предоставляются организаторами, и для выступлений достаточно самой простой лицензии, для получения которой, по сути, достаточно одного желания, — рассказывает Ильдар. — Получается, что при хороших раскладах любой талантливый любитель может побороться за победу со мной или с тем же Тимуром Тимерзяновым, который тоже регулярно выходит на старт. Территория, где проложена трасса, освещена, так что при желании там можно даже ночные гонки проводить...»

У Владимира Шешенина, обладателя Кубка России в классе «Национальный», техника также стоит под парами: «Первые недели межсезонья уходят главным образом на инвентаризацию. Разобраться со своими машинами, проверить состояние тех или иных узлов. Некоторые важные узлы по ходу сезона берешь взаймы у друзей и соперников — надо вспомнить, что у кого позаимствовал, и вернуть все обратно...»



Как и большая часть пилотов РСКГ, екатеринбуржец Максим Чернев провел Новый год в кругу близких.



Не все проводят зимние месяцы на работе или трековых гонках — пользуясь положением, Сергей Шалунов проводит зиму на асфальте. Пилот из Чебоксар участвует в Middle East Radical Cup.

В планах у Шешенина пока выступления лишь на отдельных гонках вроде Рождественских заездов в Тольятти и столичной «Гонки звезд». Что не помешает лидеру «Национального» с пользой провести время на других соревнованиях: «В Кубке России буду тренировать Василия Кораблева, с которым мы в минувшем сезоне сражались на трассах РСКГ. Еще один участник серии, Булат Фатхуллин предложил проехать одно или несколько ралли в качестве штурмана. У меня такой опыт уже есть — поэтому решил не отказываться. Правда, пока нет ясности, когда и на какое именно ралли поедем... Ну, и нельзя забывать о поиске вариантов на следующее лето. Сейчас пытаемся составить программу выступлений в Европе — например, в Еврокубке Seat Leon...»

Заботы о новом сезоне — вторая по популярности тема в межсезонье кроме собственно гонок. Кто-то — как Владимир Черевань — ведет речь главным образом о совершенствовании матчасти в стремлении добиться идеального компромисса между скоростью и надежностью. А кто-то пока изыскивает возможности для выступлений — например, именно этим занят Михаил Грачев, чемпион в классе «Туринг»: «Какой-либо определенности пока нет — по российской традиции все становится ясно ближе к марту. Главное в этом деле — не опускать рук и вести методичную, планомерную работу. Без физподготовки, конечно, дело не обходится, хотя никакой особенной программы на межсезонье нет: совмещаю тренировки с любимой мной игрой в хоккей...»

О занятиях, напрямую не связанных с гонками, не забывают и другие участники РСКГ. Владимир Черевань каждую субботу купается в проруби, Роман Агошков выезжает на охоту на «все, что выскочит», а Андрей Масленников в окрестностях родной Костромы рассекает по снежной целине на снегоходах, вспоминая о кроссовых мотоциклах, с которых началась его гоночная карьера.



Обладатель Кубка России в классе «Супер-Продакшн» не прочь вспомнить старое и оседлать снегоход.



Здоровье — секрет успеха, каждую субботу вместо квалификации Владимир Черевань купается в проруби.

Лев Толкачев: «Нам требуется больше шоу!..»

Первый сезон для москвича выдался насыщенным и результативным: уже в конце августа пилот команды Lada Sport Innocenti одержал свою первую победу. Причем выиграть помогли... ошибки, которые сбивали с толку преследователей, вынуждая их притормаживать или уходить с идеальной траектории. Впрочем, одними ошибками и случайностями второе место в общем зачете не добудешь...

Об участии в гонках Лев Толкачев мечтал давно, но до поры не слишком хорошо представлял себе, как и с чего можно начать. Столичного пилота пытались соблазнить то участием в раллийном Кубке Renault Logan, то выступлением в турнире MaxPowerCars, где пилоты на самостоятельно подготовленных автомобилях сражаются за лучшее время на круге. Но по разным причинам Льва эти возможности не привлекали:

- Я хотел участвовать в полноценных соревнованиях, мне мало было просто ездить на быстрых машинах, показывать фотографии друзьям и рассказывать им байки о разных гоночных приключениях. А многие соревнования, участвовать в которых мне предлагали, выглядели не слишком серьезно. Например, тот же MaxPowerCars больше похож на большую тусовку, где люди прежде всего получают удовольствие, а не сражаются за результат. Так что, я предпочел не тратить время и силы в «тайм-атаке».

Гонки сами нашли Льва Толкачева — со стороны это кажется случайностью, но кто знает? По работе москвич пересекался с одним из прибалтийских пилотов, принимавших участие в Кубке Lada Granta, — тот не только рассказал Льву о своих выступлениях, но и познакомил его с Владиславом Незванкиным. У которого как раз было, что предложить начинающему пилоту, пока не решившему, с какой стороны подойти к гонкам и какие соревнования выбрать для начала своей карьеры.

- Мне очень понравилось, что у Влада была четкая программа действий и понятный преискурент. Для тех, кто не занимается автоспортом профессионально, это весьма важно: имеющееся у тебя свободное время гораздо полезнее отдавать самосовершенствованию, работе над собой, а не утрясанию разного рода мелочей. Совершенствоваться мне помогал прежде всего тренер Михаила Митяева. Он совсем молодой парень, но многому меня научил — как с профессиональной, так и с человеческой точки зрения. Все-таки тренерская работа — это что-то специфическое: одними приобретенными навыками не обойтись, надо быть тренером от бога. Не могу сказать, что я так уж быстро прогрессирувал с точки зрения чистой скорости — скорее, с каждой гонкой допускал все меньше ошибок. И это постепенно конвертировалось в результаты.

В отличие от большинства пилотов Льву нравятся трассы со множеством поворотов, где надо постоянно крутить руль — например, автодром в Нижнем Новгороде. Но пока самой удачной для москвича стала другая трасса — «Смоленское кольцо», где в августе Толкачев одержал свою первую победу, а чуть позже, на последнем этапе РСКГ — и вторую. Неудивительно, что занявший в итоге второе место в общем зачете новичок бросать автоспорт не собирается и готовится к новым стартам в следующем сезоне.

- Не могу сказать, что по итогам сезона у меня есть какие-то серьезные претензии к организаторам серии. Да, инфраструктура в том же Нижнем Новгороде оставляет желать лучшего, но мы же понимаем, что это временно, что наверняка там появятся и туалеты, и душевые. Но на мой взгляд, в гоночных уик-эндах маловато шоу, у зрителей должно быть больше возможностей на что-то отвлечься и как-то развлечься в перерывах между заездами.





Игра по новым правилам

«Деноминация» зачетных очков и бонус за попадание в первую десятку на последнем этапе, ужесточение «санкций» против победителя первой гонки уик-энда и «развод» двух младших классов — директор гонок РСКГ Александр Сотников рассказывает, почему накануне нового сезона спортивный регламент серии изменился так, а не иначе.

Получать зачетные баллы участники РСКГ отныне будут по схеме, принятой в большинстве международных соревнований (в том числе в самом престижном кузовном турнире — чемпионате мира WTCC). Очки начисляются пилотам, финишировавшим в первой десятке: победитель получает 25 баллов, обладатель второй позиции — 18, занявший третье место — 15 и так далее, до 1 очка за десятое место. Получается, что в новом сезоне победа в гонке будет приносить в четыре раза меньше очков, чем раньше, но организаторы серии уверены, что это к лучшему.

Александр Сотников: «То, что эта система применяется в самых разных турнирах, само по себе говорит в ее пользу. Но еще больше она привлекает тем, что повышает ценность очков. Наверное, не очень правильно, когда какая-то порция очков гарантирована даже тому, кто финишировал последним. Очки все-таки должны быть наградой — за труд, за упорство, за волю к борьбе. И возможность остаться по итогам гонки с нулем должна подстегнуть тех, кто находится вдали от призовых мест».

Впрочем, шансы заработать очки есть даже у тех, кто финишировал за пределами первой десятки или не финишировал вовсе. Ведь отныне призовой балл гарантирован пилоту, который по ходу гонки отметится лучшим временем на круге. Еще одно очко будет разыграно еще до старта первой гонки уик-энда — это очко получит победитель квалификации.

Александр Сотников: «Мы рассчитываем, что очко за лучшее время круга может стать мотивацией для пилотов, у которых на последних кругах нет возможности бороться за позицию. Если говорить о квалификации, то правильно провести ее — соответствующим образом настроить машину, настроиться самому и по максимуму выложиться по ходу одного круга, не допустив ошибок и даже помарок — это своего рода искусство. Почему бы тогда не отметить успехи этих гонщиков?.. Конечно, одно очко — это не 25 баллов за победу в гонке. Но кто знает, сколько очков будет разделять претендентов на титул на последнем этапе, и какое очко станет решающим?..»

В Формуле-1 эксперимент с начислением двойной порции очков по результатам последнего этапа признан неудачным — и теперь победа на финальной гонке в Абу-Даби «весит» не больше чем успех на любой другой трассе. Организаторы РСКГ, наоборот, вводят бонус за успехи на последнем этапе — каждая его гонка принесет попавшим в первую десятку в полтора раза больше очков. И кстати, при окончательном подсчете будут учитываться все очки, набранные тем или иным пилотом по ходу сезона — даже набранные в неудачных гонках баллы, которые раньше отбрасывались, вычитались из общей суммы, теперь не потеряются и смогут принести их обладателю ощутимую пользу.

Александр Сотников: «Нет ничего удивительного в том, что организаторы многоэтапного турнира стараются, во-первых, поощрить постоянных участников, а во-вторых, обеспечить сохранение интриги до самого конца чемпионата — когда победитель определяется досрочно, интрига сразу же «выдыхается». Вдобавок последний этап следующего сезона будет проходить в Сочи. Большинство команд на этот выезд тратят больше времени и денег, чем на поездку в Казань или Нижний, — и под конец чемпионата им не помешает дополнительная мотивация.





Но тут важно не переборщить. Умножать очки на два — это слишком круто, это обесценивает результаты остальных гонок. Мы выбрали между коэффициентами 1.2 и 1.5».

Не все считают спортивной схему с переворачиванием первой шестерки на старте второй гонки, но организаторы самых разных соревнований ее используют — и РСКГ не исключение. Более того, в следующем году переворачивать будут первую десятку: с поула-позиции стартует пилот, оказавшийся десятым на финише первой гонки уик-энда, а победитель этой гонки отправится на десятую стартовую позицию.

Александр Сотников: «Здесь обоснование будет простым: чем ниже сильные гонщики расположены на стартовой решетке, тем больше в гонке должно быть обгонов и тем зрелищнее, тем интереснее для зрителей будет заезд...»

Если в прошлом году дистанция обеих гонок была одинаковой, в новом сезоне второй заезд будет длиннее первого: 60 км против 50.

Александр Сотников: «Отчасти это связано с тем, что победитель первой гонки во второй теперь стартует не с шестого места, а с десятого — логично дать ему побольше времени на прорыв в первые ряды. Также не стоит забывать, что кольцо — это все-таки не спринтерские гонки. Здесь важно правильно подобрать настройки, правильно распределить силы, сохранять концентрацию до финиша — и у гонщиков будет возможность все эти навыки и качества продемонстрировать...»

Каждый этап РСКГ отныне будет состоять не из четырех, а из шести гонок (по три в каждый день уик-энда). Раньше участники классов «Туринг-Лайт» и «Национальный» стартовали вместе — теперь у каждой категории будет свой заезд (точнее, два заезда за выходные).

Александр Сотников: «Решение об объединении классов в одном заезде принималось лет пять-шесть назад, когда участников было очень мало и речь шла о спасении гонок в целом. Прошлый год показал, что младшие классы живут и развиваются. Интерес к «Туринг-Лайту» стабилен, хотя быстрые машины в этой категории дешевыми уже не назовешь, а «Национальный» так и вовсе бьет рекорды массовости. Поэтому разделение заездов выглядит логичным. Во-первых, пилоты разных категорий не будут мешать друг другу в борьбе. Во-вторых, среди лидеров «Национального» немало сильных пилотов, и они заслуживают того, чтобы быть главными героями заезда, а не теряться в глубине пелотона только из-за разницы в мощности моторов и уровне подготовки машин. Они должны быть на виду у зрителей и спонсоров».

Кстати, технические требования в двух вышеупомянутых классах заморожены на два года. Нетрудно догадаться, что это повысит уверенность участников в будущем. Они смогут планомерно совершенствовать свои автомобили, не опасаясь, что неожиданные изменения в правилах резко снизят конкурентоспособность их машин и превратят их из оружия победы в дороге и бесполезные игрушки.



В классах «Национальный» и «Супер-Продакшн» технические требования будут заморожены на два года.



Благотворительная Гонка звезд объединила профессионалов и любителей автоспорта



4 декабря 2014 г. в петербургском картинг-центре «PitStop Революция» при поддержке РСКГ прошел ежегодный благотворительный турнир «Гонка звезд». Собранные средства будут перечислены воспитанникам детских домов и детям из неблагополучных семей на акции «IX Санкт-Петербургской Рождественской Ярмарки». В командной гонке приняли участие звезды российских и мировых первенств, их партнерами по командам стали картингисты-любители и юные поклонники картинга до 16 лет. От Российской серии кольцевых гонок мероприятие посетили Михаил Грачев (двукратный чемпион России в классе «Туринг»), Андрей Масленников (обладатель Кубка России-2014 в классе «Супер-Продакшн»), Владимир Шешенин (многократный призер и чемпион автоспортивных соревнований, обладатель Кубка России-2014 в классе «Национальный»), Владимир Черевань (многократный призер и победитель в разных автоспортивных дисциплинах, бронзовый призер этого года класса «Туринг-Лайт»).

Капитанами команд также стали многократный чемпион Европы по ралли-кроссу Тимур Тимерзянов, участник кузовного чемпионата мира FIA WTCC Михаил Козловский, чемпион России по ралли-2014 Алексей Лукьянюк, участники программы SMP Racing: чемпион марафонской серии ELMS Антон Ладыгин, многократный чемпион и призер автосоревнований Кирилл Ладыгин. В числе участников — победитель и призер чемпионата и Кубка России по картингу Леонид Панфилов, обладатель Международного Кубка по бахам и Кубка мира по ралли-рейдам Борис Гадасин, победитель и призер российских и зарубежных серий, участник чемпионата Европы по трак-рейсингу Александр Львов. Профессионалы путем жеребьевки выбрали в свои команды по три гонщика-любителя, включая юных пилотов. 200-круговая гонка со сменами пилотов была наполнена напряженной борьбой, победителем из которой в итоге вышел экипаж Кирилла Ладыгина. Тройка призеров выглядит так:

1. Алиса Скудская, Кирилл Ладыгин, Иван Костюков, Павел Кузьминов
2. Антон Ладыгин, Пётр Плотников, Антон Гусев, Валерий Петровский
3. Артемий Першин, Леонид Панфилов, Максим Калиниченко, Денис Кемпинский

Кирилл Ладыгин, победитель картинговой «Гонки Звезд» и гонщик команды SMP Racing.

Сегодня прошла отличная гонка. Я был в первый раз на этой трассе, мне все понравилось. Мы победили. Спасибо моим партнерам и организаторам – команде картодрома PitStop

Михаил Грачев, победитель в классе Туринг Российской серии кольцевых гонок-2014

Все понравилось, впервые позвали на такое мероприятие - все понравилось! В большей степени это шоу, которое в первую очередь интересно любителям картинга, которые принимали участие в этой гонке. Для меня мероприятие стало возможностью прокатиться для удовольствия и встретить друзей, с которыми не виделась с завершения сезона. Прокатный картинг специфичен. Надо много времени, чтобы вкатиться, и наши вкатанные сменщики ехали быстрее, чем большинство из нас - для нас это был первый опыт. Ребята достойные, ехали стабильно, выдержали длинную дистанцию - уровень очень высокий! А еще прокатный картинг – лотерея. Я старался получать удовольствие, жаль только, что не удалось удержать результат. Немного засуетились, наверное, потому что очень хотели выиграть. Но до финиша доехали, пусть и десятками – это тоже хорошо!

